DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

10 września — Nr. 18. — Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

126.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 sierpnia 1931 r. Nr. I/2/7549/31 o wprowadzeniu w życie nowej Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji.

Na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 24 sierpnia 1931 r. o przepisach kancelaryjnych w administracji publicznej (Monitor Polski z dnia 27 sierpnia 1931 r. Nr. 196, poz. 273) zatwierdzam niniejszem nową Instrukcję Biurową dla Ministerstwa Komunikacji, która ukazuje się równocześnie w osobnem wydaniu.

127.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 sierpnia 1931 r. Nr. I/1/5031/31, w sprawie sprzedaży i podawania napojów, zawierających więcej niż 4,5° alkoholu, w restauracjach i bufetach kolejowych jakoteż w wagonach restauracyjnych.

Wobec ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej z dnia 3 czerwca 1931 r. Nr. 51, poz. 423, nowej ustawy o ograniczeniach w sprzedaży, podawaniu i spożyciu napojów alkoholowych (przeciwalkoholowej), zezwalającej na sprzedaż i podawanie napojów, zawierających więcej niż 4,5° alkoholu, w określonych w tej ustawie restauracjach i bufetach kolejowych oraz w wagonach restauracyjnych jakoteż rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 595), podaję poniżej

najważniejsze postanowienia wymienionej ustawy i wspomnianego rozporządzenia, odnoszące się do tego przedmiotu, uzupełniając je w myśl postanowień ustawy swojemi zarządzeniami.

Rozporządzenie niniejsze dotyczy linij normalnotorowych i wąskotorowych, będących w zarządzie Polskich Kolei Państwowych oraz towarzystw prywatnych.

W pociągach zakazana jest sprzedaż i podawanie napojów, zawierających więcej niż 4,5° alkoholu (w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia zwanych „napoje alkoholowe"), z wyjątkiem wagonów restauracyjnych. Wobec tego restauracjom i bufetom kolejowym nie wolno podawać (wynosić) napojów alkoholowych do jakichkolwiek pociągów.

Sprzedaż i podawanie napojów alkoholowych zezwolone są w myśl ustawy tylko:

1) Restauracjom I i II klasy na stacjach węzłowych, końcowych i granicznych i

2) Bufetom na stacjach końcowych i granicznych.

Stacją węzłową jest stacja, leżąca na styku dwóch linij kolejowych, zarówno normalno jak wąskotorowych.

Stacją graniczną jest ostatnia stacja, leżąca na terytorjum Rzeczypospolitej, na której przeprowadza się odprawę paszportową i celną.

Stacją końcową jest ostatnia stacja danej linji kolejowej, niełączącej się z inną linją kolejową.

Jako „restaurację" uważać należy takie przedsiębiorstwo gastronomiczne, które upoważnione i obowiązane jest do podawania wszelkich potraw gorących, podczas gdy „bufet" może podawać tylko zimne potrawy oraz ciepłe przekąski (jak: kiełbasa, parówki, jaja i t. p.) poza tem oczywiście kawę, herbatę i t. d.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych i Zarządy kolei prywatnych wydadzą **bezzwłocznie** zarządzenia, aby oznaczenie restauracyj i bufetów ściśle odpowiadało podanej wyżej definicji.

Na przyszłość wszystkie restauracje mają być oznaczone jako restauracje danej klasy, np. „restauracja I i II klasy", „restauracja III kl.", „restauracja I, II i III kl.". Na stacjach węzłowych, granicznych i końcowych nie należy zasadniczo łączyć restauracji I/II klasy z restauracją III klasy. Na stacjach tego rodzaju, na których niema potrzeby lub możności prowadzenia oddzielnych restauracyj dla I/II kl. i dla III kl., można w razie potrzeby w miejsce restauracji III kl. ustanowić bufet jeżeli go jeszcze niema. W żadnym razie połączonym restauracjom I, II i III kl. nie przysługuje prawo sprzedaży i podawania napojów alkoholowych.

Nad wejściem do każdej restauracji i każdego bufetu powinien być umieszczony odpowiedni napis, a jeżeli chodzi o restauracje, podać należy w napisie ponadto, której ona jest klasy.

Umowy z dzierżawcami restauracyj i bufetów, którzy po myśli obowiązujących przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o monopolu spirytusowym (Dz. U. R. P. Nr. 32 z 1927 r. poz. 289), uzyskają zezwolenie (koncesję) na detaliczną sprzedaż napojów alkoholowych z wyszynkiem, u właściwej władzy skarbowej II instancji, należy bezzwłocznie uzupełnić postanowieniem o obowiązku wykonywania przez dzierżawców wspomnianego dopiero co zezwolenia, a ponadto następującemi zastrzeżeniami i ograniczeniami:

1) zakaz podawania lub sprzedaży napojów alkoholowych po upływie pół godziny od odejścia ostatniego osobowego pociągu wieczornego lub nocnego; wznowienie podawania i sprzedaży podróżnym takich napojów może nastąpić nie wcześniej niż na godzinę przed odejściem względnie nadejściem najbliższego osobowego pociągu rannego,

2) napoje alkoholowe mogą być podawane tylko w takiej ilości, aby nie wywołały stanu nietrzeźwości u osób spożywających i

3) zakaz sprzedawania i podawania napojów alkoholowych osobom, znajdującym się już w stanie nietrzeźwości.

W razie uchybienia powyższym zastrzeżeniom i ograniczeniom lub stwierdzenia stanu nietrzeźwości u podróżnych, **szczególniej u pracowników kolejowych**, wskutek nadmiernego spożycia napojów alkoholowych w kolejowej restauracji lub bufecie, dzierżawcy lub ich zastępcy wzgl. sprawujący zarząd lub dozór przedsiębiorstwa, karani będą w myśl postanowień ustawy przez powiatowe władze administracji ogólnej, grzywną lub aresztem, ewentualnie obiema temi karami łącznie, a ponadto władza skarbowa w porozumieniu z powiatową władzą administracji ogólnej cofnąć może koncesję na sprzedaż napojów alkoholowych, wreszcie Ministerstwo Komunikacji władne będzie rozwiązać bezzwłocznie umowę dzierżawną.

W myśl ustawy zakazane są sprzedaż i podawanie napojów alkoholowych w dni świąteczne od godziny 6-ej do godz. 14-ej, a poza tem Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Ministrem Spraw Wojskowych zabronić może restauracjom i bufetom kolejowym wyszynku napojów alkoholowych na czas trwania transportów wojskowych.

Pracownikom kolejowym, znajdującym się w służbie, zakazuję bezwzględnie używania w restauracjach i bufetach kolejowych napojów alkoholowych. Winni przekroczenia tego zakazu pociągnięci będą do surowej odpowiedzialności.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych i Zarządy Kolei Prywatnych prześlą Ministerstwu Komunikacji do końca września r. b. dokładny wykaz restauracyj I i II klasy na stacjach węzłowych, granicznych i końcowych, jakoteż bufetów na stacjach granicznych i końcowych, upoważnionych w myśl niniejszego rozporządzenia do podawania i sprzedaży napojów alkoholowych.

128.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18/VI. 1931 r. Nr. I/2/5136/31 w sprawie postępowania przy wydawaniu decyzyj wynikłych ze stosunku służbowego pracowników P. K. P.

Uchyla się § 45 rozporządzenia z dnia 7 czerwca 1930 r. Nr. I/2/1754/30 (Dz. U. M. K. Nr. 18, poz. 137).

129.

Nr. P/2/17364/31 z dnia 1 sierpnia 1931 r. w sprawie kosztów przesiedlenia.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że pracownikom etatowym, utrzymującym rodzinę, którzy przed dniem 1 maja 1931 r., t. j. przed wejściem w życie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dn. 25 kwietnia 1931 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia pracowników Polskich Kolei Państwowych (Dz. Ust. R. P. Nr. 41 poz. 362) przesiedlili się sami bez rodziny do nowego miejsca służbowego i z tego tytułu na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 99 poz. 860) otrzymali już ryczałt przewidziany dla samotnego w wymiarze 75%, 60% lub 50% uposażenia miesięcznego, należy w razie przesiedlenia się ich rodzin po dniu 1 maja 1931 r., przyznać im różnicę pomiędzy ryczałtem, ustalonym w wymienionem rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 kwietnia 1931 r. dla pracowników, pobierających dodatek ekonomiczny, a kwotą ryczałtu, pobraną na zasadzie dawniejszego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r.

Pracownikowi, przeniesionemu z kraju na obszar W. M. Gdańska, który przesiedlił się sam na obszar gdański, zaś rodzinę swoją do miejscowości, położonej w kraju, należy przyznać ryczałt w guldenach gd. w wymiarze, przewidzianym dla samotnych. Przesiedlenie się bowiem samej rodziny wspomnianego pracownika do innej miejscowości w kraju, bez równoczesnego zamieszkania pracownika w tej miejscowości, nie może być uważane jako przesiedlenie, dokonane w związku z administracyjnem przeniesieniem pracownika.

SPRAWY FINANSOWE.

130.

Nr. II/2/6151/31 z dnia 7 sierpnia 1931 r. w sprawie przewozów węgla.

Wobec zachodzących sporadycznie wątpliwości i nieporozumień Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że przewozy węgla na płatne racje osób wojskowych nie są objęte taryfą wojskową (dział A część II), a zatem powinny być traktowane jako zwykłe przesyłki handlowe.

Na podstawie powyższego do przewozów takiego węgla mają zastosowanie postanowienia ogólne również w wypadkach niewłaściwego nadania go za wojskowemi listami przewozowemi.

SPRAWY HANDLOWE.

131.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 sierpnia 1931 r. Nr. III/4/8957/31 o rozszerzeniu kompetencji D.O.K.P. w sprawach reklamacyjnych.

Zmieniając zarządzenie swoje z dnia 26.X.1927 roku za Nr. I/22408/27, niniejszem upoważniam Dyrektorów K. P. do samodzielnego zatwierdzania roszczeń o odszkodowanie za zaginięcie, całkowite lub częściowe uszkodzenie, oraz przekroczenie terminu dostawy przesyłek — do wysokości 2.000 zł. dla jednej reklamowanej przesyłki.

Wobec tego należy we wszystkich posiadanych przez Dyrekcję egzemplarzach Regulaminu dla D. O. K. P. poczynić następujące dalsze odręczne poprawki:

1) na str. 40 w punkcie 55 § 20 w miejsce cyfry „1.000" wstawić cyfrę „2.000",

2) w tymże punkcie i paragrafie dodać na końcu nowe zdanie następującej treści: „Uznawanie udziałów za odszkodowania wypłacane przez Zarządy kolei obcych, a obciążające P. K. P., sumą do 2.000 zł. dla jednej przesyłki.

Zarządzenie niniejsze obowiązujące z dniem 1 sierpnia 1931 r.

SPRAWY RUCHOWE.

132.

Nr. IV/3/6713/31 z dnia 26 sierpnia 1931 r. w sprawie zmian w „Instrukcji dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich".

W związku z wejściem w życie z dniem 1/IX r. b. „Instrukcji dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich" (Nr. R. 22) w której nie mogły być uwzględnione tymczasem wydane „Tymczasowe przepisy wykonawcze o przejazdach i przewozach wojskowcyh" (Dz. Urzędowy M. K. Nr. 11 z dnia 19/VI r. b.) Ministerstwo Komunikacji poleca bezzwłocznie pouczyć konduktorów rewizyjnych pociągów pasażerskich o istocie zaszłych zmian.

Zmiany potrzebne w Instrukcji Nr. R 22 zostaną podane w najbliższym czasie w pierwszym dodatku do Instrukcji.

133.

Nr. IV/1/6523/31 z dnia 25 sierpnia 1931 r. o konieczności ścisłego przestrzegania przepisów bezpieczeństwa ruchu.

Wskutek zgłoszenia zwrotnego pociągu przez dyżurnego ruchu jednego z posterunków blokowych telegraficznych, danego przedwcześnie, wbrew zasadniczym postanowieniom przepisów ruchu, potwierdzonym okólnikowem zarządzeniem M. K. z dnia 27/XI 1928 r. Nr. IV/16898/31 (ogłosz. w Dz. Urz. M. K. Nr. 1 z 1929 r.) — zdarzył się w pierwszych dniach sierpnia r. b. doniosły w skutkach wypadek najechania pociągu pośpiesznego na poc. osobowy, zatrzymany na szlaku, z powodu zepsucia się parowozu.

Ministerstwo Komunikacji wzywa ponownie, z całym naciskiem, Dyrekcje Okręgowe do wykonywania należytej kontroli nad spełnianiem przez dyżurnych ruchu czynności, związanych z bezpieczeństwem ruchu.

W razie zauważenia występku służbowego w łączności z bezpieczeństwem ruchu, a w szczególności w razie przedwczesnego zgłoszenia zwrotnego, Ministerstwo Komunikacji poleca winnych usuwać niezwłocznie od pełnienia wykonawczej służby ruchu i pociągać ich do odpowiedzialności dyscyplinarnej, bez względu na skutki takiego występku.

Dochodzenie w sprawie wypadku przytoczonego na wstępie wykazało również, że pośrednią przyczyną wypadku było nieosłonięcie przez drużynę konduktorską sygnałami stojącego pociągu na szlaku.

Niezależnie od powyższego, organa kontrolne Ministerstwa Komunikacji i Głównej Inspekcji Komunikacji stwierdziły u konduktorów bądź to wogóle brak sygnałów, bądź to niedostateczną ilość spłonek, lub też przechowywanie sygnałów w wagonie bagażowym.

Ministerstwo Komunikacji, zwracając Dyrekcjom Okręgowym uwagę na powyżej wymienione szczegóły, poleca zorganizować właściwy nadzór nad drużynami konduktorskiemi pod względem zabierania w drogę przepisanych sygnałów.

W razie stwierdzenia nieosłonięcia sygnałami przez konduktorów pociągów zatrzymanych na szlaku, albo też w razie stwierdzenia u nich braku sygnałów ręcznych lub też spłonek, należy winnych usuwać niezwłocznie od obsługi pociągów i pociągać ich do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

134.

Nr. IV/4/5885/31 z dnia 1 sierpnia 1931 r. w sprawie zmiany i uzupełnienia tekstu umowy RJC.

W umowie R. J. C., obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r., wysłanej do Dyrekcji Okręgowej P.K.P. przy piśmie Ministerstwa Komunikacji Nr. IV/644/14 z dnia 30.IV.28 r., należy wprowadzić następujące uzupełnienia:

1) na str. 94 polskiego tekstu w załączniku „H" w pozycji „Niemcy", w rubryce „Systemu hamulców—" dodać: „i hamulec Hildebrand Knorra",
2) na str. 95 w tymże załączniku w pozycji „Szwajcarja" w rubryce „Systemy hamulców" dodać „lub hamulec Drolshammera P i hamulec niesamoczynny".

135.

Nr. IV/2/5616/31, z dnia 4 sierpnia 1931 r. Objazd wagonu „Abstynenckiej Ligi Kolejowców" serji Asx. Nr. 180.

Ministerstwo Komunikacji, pragnąc ułatwić walkę z alkoholizmem i innemi chorobami społecznemi udzieliło Zarządowi Głównemu Abstynenckiej Ligi Kolejowców wagon serji Asx Nr. 180 dla urządzenia w nim ruchomej wystawy przeciwalkoholowej.

Wagon ten oznaczony napisem: „Abstynencka Liga Kolejowców — wagon walki z alkoholizmem i innemi chorobami społecznemi" przydziela się na stałe Dyrekcji O. K. P. we Lwowie.

Wagon — wystawa objeżdżać będzie wszystkie linje P. K. P., zatrzymując się na stacjach dla urządzenia wystawy bezpłatnej, odczytów propagujących trzeźwość i zasady higjeny społecznej wygłaszanych przez pp. lekarzy rejonowych P. K. P. i wybitnych działaczy przeciwalkoholowych.

Ministerstwo Komunikacji zastrzega przytem, że odczyty i pokazy eksponatów na obszarze kolejowym mogą się odbywać wyłącznie tylko dla pracowników P. K. P., dla ludności zaś obcej pokazy te i odczyty mogą być w danym razie organizowane poza obszarem kolejowym.

Program objazdu Zarząd Abstynenckiej Ligi Kolejowców będzie zgłaszał każdorazowo Dyrekcji O. K. P. we Lwowie, która w porozumieniu z interesowanemi Dyrekcjami K. P. wydawać będzie stosowne zarządzenia, tak co do przeprowadzenia wagonu, jak też jego postoju na większych stacjach.

Dyrekcje polecą ułatwiać pracownikom kolejowym wszystkich gałęzi służby, branie udziału w powyższych odczytach i pokazach.

Wagon należy przeprowadzać pociągami, ustalonemi w programie, zatwierdzonym i przez Dyrekcję Lwowską, po uzgodnieniu z Dyrekcjami za okazaniem biletów klasy dowolnej, według ilości jadących osób.

Wagon ten nie może służyć osobom nie będącym pracownikami kolejowymi za kwaterę na stacjach postoju.

Djety konwojowego wagonu powinien w danym razie pokrywać Zarząd Abstynenckiej Ligi Kolejowców.

SPRAWY DROGOWE.

136.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 sierpnia 1931 r. Nr. V/1a/6322/31 o zmianie granic Oddziałów Drogowych w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Na skutek zarządzonej i ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji zmiany granic Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i Radomiu (patrz Dz. Urz. M.K. Nr. 10/31 r., poz. Nr. 93, rozporządzenie z dnia 22 maja 1931 r. Nr. IV/1/2657/31) postanawiam co następuje:

1) Odcinek linji Dęblin—Strzemieszyce od km 104,0 do km 138,0 wyłącza się z Oddziału Drogowego w Skarżysku, a włącza się do Oddziału Drogowego w Kielcach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Granica między Oddziałami ustala się na km. 104,0.

2) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1931 r.

SPRAWY MECHANICZNE.

137.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 maja 1931 r. Nr. VI/1/4663/31 w przedmiocie wydania przepisów o obsłudze urządzeń do oświetlenia taboru kolejowego gazem.

Niniejszem zatwierdzam przepisy o obsłudze i utrzymaniu urządzeń do oświetlenia taboru kolejowego gazem, które ukażą się równocześnie w wydaniu osobnem.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 listopada 1931 r. i jednocześnie tracą moc wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia w tym przedmiocie.

138.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 sierpnia 1931 r. Nr. VI 4/10579/31 w sprawie „Przepisów o przedmiotach gwarantowanych, wchodzących w zakres kompetencji Wydziałów Mechanicznych D. O. K. P.".

Zatwierdzam pomieszczone niżej Przepisy o przedmiotach gwarantowanych, wchodzących w zakres kompetencji Wydziałów Mechanicznych D. O. K. P. i zarządzam wprowadzenie ich w życie z chwilą ogłoszenia w Dz. Urz. M. K.

PRZEPISY

o przedmiotach gwarantowanych, wchodzących w zakres kompetencji Wydziałów Mechanicznych.

§ 1.

Przedmiotami gwarantowanemi nazywa się takie przedmioty, co do których dostawca wziął na siebie zobowiązanie ich wymiany lub naprawy na koszt własny jeżeli w okresie wskazanym w warunkach dostawy zostaną ujawnione wady konstrukcji, materjału lub wykonania, wskutek których danego przedmiotu nie można użyć wedle jego przeznaczenia.

§ 2.

Warunki gwarancji wskazane są w warunkach dostaw, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji, i stanowią część lub uzupełnienie umowy na dostawę; jeżeli takich warunków nie określono, to organ, zawierający umowę na dostawę danego przedmiotu, ma prawo określić warunki gwarancji w samej umowie.

§ 3.

(1) Warunki gwarancji stosowane są przy dostawach następujących przedmiotów:

a) parowozy,
b) wagony osobowe, towarowe specjalne i pługi odśnieżne,
c) wagony towarowe prócz specjalnych,
d) wszelkiego rodzaju silniki, maszyny, kotły, obrabiarki, wagi pomostowe, dźwigi, suwnice i t. p. urządzenia mechaniczne,
e) akumulatory i instalacje elektrycznego oświetlenia parowozów i wagonów,
f) zestawy kołowe i ich części: koła, obręcze, osie, korby, czopy korbowe,
g) cylindry parowe,
h) sprężyny piórowe i zwojowe,
i) węże gumowe.

(2) W miarę potrzeby Ministerstwo Komunikacji będzie wprowadzać zmiany i uzupełnienia w powyższym wykazie przedmiotów gwarantowanych, jak i w samych warunkach poręki.

§ 4.

Przestrzeganie wykonania warunków gwarancji zleca się Wydziałom Mechanicznym Dyrekcyj Okręgowych K. P. oraz podległym im Warsztatom i Oddziałom Mechanicznym, użytkującym przedmioty gwarantowane. W tym celu Dyrekcje powinny wydać zarządzenia zgodnie ze wskazówkami niżej podanemi.

§ 5.

(1) Co się tyczy przedmiotów gwarantowanych, wskazanych w pp.: a, b, d i e (§ 3). Warsztaty i Oddziały Mechaniczne, do których te przedmioty są przydzielone, prowadzą wykazy (Wzór Nr. 1) oddzielnie dla każdej z wyżej wskazanych czterech grup; w wykazach tych w porządku czasu wpisują wszelkie usterki, podlegające zaliczeniu na koszt dostawcy, wykryte w okresie gwarancyjnym.

(2) O wykrytych usterkach Oddziały Mechaniczne i Warsztaty powinny niezwłocznie składać raporty Dyrekcji; na ich podstawie Dyrekcje, po sprawdzeniu warunków gwarancji, porozumiewają się z dostawcą w sprawie pokrycia kosztów naprawy danego przedmiotu lub wymiany na nowy; w razie niedojścia do porozumienia Dyrekcje przedstawiają sprawę do decyzji Ministerstwu Komunikacji. Dla kontroli prawidłowego wykonywania warunków gwarancji Wydziały Mechaniczne prowadzą dzienniki (wzór Nr. 2) i odnotowują w nich wszelkie dane, wskazane w odpowiednich rubrykach wzoru.

§ 6.

Od chwili wygaśnięcia gwarancji przedmiotów, wskazanych w § 5, Warsztaty i Oddziały Mechaniczne powinny zarządzić komisyjne ich oględziny i spisać protokół (wzór Nr. 4), w którym należy stwierdzić, że dany przedmiot wysłużył okres gwarancyjny i zdatny jest do dalszej służby. Protokół należy odesłać do Dyrekcji, która po sprawdzeniu go odnotowuje w swoim dzienniku, że przedmioty wskazane wysłużyły swój termin gwarancyjny. Odpis protokółu Warsztaty (Oddział) pozostawiają u siebie.

§ 7.

Wagonów towarowych, oprócz specjalnych pkt. c) § 3-go, zbudowanych w wytwórniach, nie przydziela się do jednostek służbowych; wobec tego co do warunków gwarancji należy je traktować nieco inaczej, aniżeli parowozy i wagony osobowe, wyznaczone do pewnych parowozowni lub stacyj; Warsztaty i Oddziały Mechaniczne, jeżeli wykonywują naprawy wagonów towarowych w okresie gwarancyjnym, powinny zbadać, czy wykryte usterki, które spowodowały naprawę wagonów, podlegają warunkom gwarancji; w takich wypadkach należy spisać **protokół (wzór Nr. 4)** i przesłać go do Wydziału Mechanicznego Dyrekcji, który prowadzi osobny dziennik tych protokółów i porozumiewa się z wytwórnią w sprawie poniesionych kosztów naprawy, jak to wskazano w § 5.

§ 8.

Przestrzeganie warunków gwarancji co do przedmiotów, wymienionych w pp. f i g § 3-go (zestawy kołowe, ich części oraz cylindry parowe), należy do Warsztatów, które wykonywują ich naprawę i wymianę. W wypadkach wymiany lub naprawy przedmiotów gwarantowanych, Warsztaty powinny zbadać, czy wysłużyły one termin gwarancji, kierując się przytem znakami gwarancyjnemi, wybitemi na przedmiotach zgodnie z warunkami gwarancji. Części, które wysłużyły okres gwarancji, Warsztaty oddają do złomu w sposób zwykły, części zaś, które nie wysłużyły tego okresu, zatrzymują, postępując z niemi wedle wskazówek § 9 i 10.

§ 9.

Usuwając przedmioty gwarantowane, wskazane w p. f i g § 3-go, które okresu gwarancji nie wysłużyły, Warsztaty powinny jednocześnie odnotować to w osobnym wykazie (wzór Nr. 1) w porządku czasu, zapełniając wszystkie rubryki dziennika danemi, które stwierdzają fakt niewysłużenia okresu gwarancji; następnie, nie rzadziej niż co miesiąc, w terminie wskazanym przez Dyrekcję, Warsztaty składają do Dyrekcji (Wydział Mechaniczny) raporty, podając w nich wszystkie szczegóły wzięte z dziennika.

§ 10.

Wydziały Mechaniczne Dyrekcji rejestrują otrzymane raporty w swym dzienniku (wzór Nr. 2) i raz na kwartał zarządzają komisyjne badanie części, które nie wysłużyły okresu gwarancji. W komisji biorą udział: jako przewodniczący — przedstawiciel Dyrekcji, jako członkowie — Naczelnik Warsztatów i przedstawiciel wytwórni (dostawcy), który powinien być zawczasu zawiadomiony o dniu i miejscu komisyjnego badania. Oprócz tego Dyrekcja zawczasu powinna zawiadomić o wyznaczeniu Komisji Okręgową Izbę Kontroli Państwowej. Nieobecność przedstawicieli wytwórni lub Najwyższej Izby Kontroli Państwowej, nie wstrzymuje biegu komisyjnego badania; nieobecność wyżej wymienionych członków Komisji należy jednakże zanotować w protokóle. Komisyjne badanie ma na celu stwierdzenie, że dany przedmiot nie wysłużył okresu gwarancyjnego i podlega wymianie na nowy na koszt dostawcy. Protokół należy spisywać według wzoru Nr. 3, na którego podstawie Dyrekcja powinna zażądać od dostawcy wysyłki nowej części wzamian wycofanej z ruchu; tę część lub przedmiot należy zwrócić dostawcy, zaliczając mu koszty przewozu. Jeżeli przedstawiciel dostawcy zgłosi do protokółu swój sprzeciw i dostawca nie zgodzi się na wymianę wycofanej części, to sprawę należy przedstawić do decyzji Ministerstwa Komunikacji wraz z należytem wyjaśnieniem.

U w a g a. Jeżeli gwarantowany przedmiot wycofano z parowozu lub wagonu, dostarczonego na warunkach gwarancji, to dostawcą, który obowiązany jest wymienić daną część, jest wytwórnia budowy taboru, a nie huta, która wykonała np. zestawy kołowe i ich części.

§ 11.

(1) Przedmioty gwarantowane, wymienione w pp. h i i (§ 3) — sprężyny i węże gumowe mogą być w okresie gwarancji wycofane ze służby przy naprawie taboru nie tylko przez Warsztaty, lecz również przez parowozownie i wagonownie. Z temi przedmiotami Warsztaty i Oddziały Mechaniczne, jak również i Dyrekcje powinny postąpić tak, jak to jest wskazane w §§ 8, 9 i 10, z tą tylko różnicą, że przedmioty te powinny być zebrane w jednem miejscu, t. j. w warsztatach lub większej parowozowni, w celu ułatwienia komisyjnego badania zgodnie z § 10. W tym celu Wydziały Mechaniczne powinny wydać zarządzenie o przesyłce części i wskazać miejsce zbiorcze.

(2) Dla stwierdzenia, który z przedmiotów, kiedy i przez kogo był wycofany ze służby, urząd, który go wycofał, powinien oznaczyć farbą olejną datę wycofania i położyć swój znak.

§ 12.

(1) Po zbadaniu protokółów, o których mowa w §§ 10 i 11, Dyrekcja powinna zawiadomić zainteresowane Warsztaty (Oddziały Mechaniczne) i magazyny:

a) za które przedmioty, z liczby zbadanych komisyjnie, nie będzie od dostawcy żądać nowych,
b) za które będzie żądać nowych i w jakiej ilości.

(2) Przedmioty wskazane w ust. 1 pod a) Warsztaty (Oddziały Mechaniczne) zdają do magazynu zwykłym sposobem jako odzysk na dobro swego konta służbowego po cenie złomu.

(3) Przedmioty w ust. 2 pod b) Warsztaty (Oddziały Mechaniczne) zdają do magazynu również jako odzysk na dobro swego konta budżetowego, lecz po cenie nowych.

(4) Dalsze rachunkowe przeprowadzenie w rachunku kapitału zasobowego uszkodzonych przedmiotów gwarantowanych oraz otrzymanych na ich miejsce nowych dokonywa się w myśl obowiązujących przepisów.

§ 13.

Kontrola nad ścisłem wykonaniem niniejszych przepisów należy do Naczelników Wydziałów Mechanicznych, którzy powinni wydać odpowiednie zarządzenia, pamiętając, że nie wyzyskanie warunków gwarancji przynosi straty Kolejom Państwowym.

§ 14.

Przepisy niniejsze wchodzą w życie w dniu ich ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji, jednocześnie tracą moc wszelkie sprzeczne z niemi postanowienia poprzednie.

Wzór Nr. 1.

Przepisy o przedmiotach gwarantowanych z zakresu Wydziałów Mechanicznych.

Do § 5-go — Wykaz usterek, obciążających dostawcę, wykrytych w przedmiotach wskazanych w pp. *a*, *b*, *d* i *e*.

to samo dla części *f* i *g* — § 9
to samo dla części *h* i *i* — § 11.

Wykazy prowadzić należy w porządku czasu oddzielnie dla każdej z grup *a*, *b*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h* i *i*.

Nr. zapisu	Nazwa przedmiotu i bliższe jego oznaczenie (Nr. serja i t. p., znaki fabryczne, jeżeli zapis dotyczy części)	Dostawca	Okres poręki

Data wykrycia usterki, której usunięcie obowiązuje dostawcę	Opis wykrytej usterki	Data i Nr. raportu złożonego Dyrekcji (§§ 5, 9, 11)	Inne notatki

(Str: 1).

Przepisy o przedmiotach gwarantowanych z zakresu Wydziałów Mechanicznych.

Do §§ 5, 6 i 10.

Wzór Dziennika, który ma prowadzić Wydział Mechaniczny dla kontroli gwarancji przedmiotów, oddzielnie dla każdej z grup *a*, *b*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h* i *i*.

(Str. 2).

Nr. zapisu	Nazwa przedmiotu i bliższe jego oznaczenia (nr. serja i t. p., znaki fabryczne jeżeli dotyczy części)	Dostawca	Okres poręki	Data usterki, której usunięcie obowiązuje dostawcę	Opis wykrytej usterki
1	2	3	4	5	6

Data i Nr. raportu (§§ 5, 9, 10 i 11) nazwa Warsztatu lub Oddziału Mechanicznego który raport złożył	Jakie i kiedy nastąpiło porozumienie z dostawcą co do wykonania warunków gwarancji (dostawa części nowej, odszkodowanie—na jaką sumę)	Wynik porozumienia (rubr. 8) kiedy i ile dostawca wpłacił lub dostarczył nowych części zamiennych	Data i Nr. protokółu (§ 6) o wysłużeniu terminu gwarancji (przedmioty z jednej z grup *a*, *b*, *d* i *e*)	Inne notatki
7	8	9	10	11

Wzór Nr. 3.
do §§ 10 i 11.

Przepisy o przedmiotach gwarantowanych
z zakresu Wydziałów Mechanicznych.

Wzór protokółu komisyjnego zbadania części gwarantowanych, wycofanych przed upływem terminu gwarancji.

P r o t o k ó ł.

Komisja zwołana przez .... w składzie:

....

....

....

na dzień .... zebrała się w oznaczonym

dniu w .... dla zbadania części gwarantowanych dostarczo-

nych przez ....

wycofanych przed upływem okresu gwarancji zgodnie z raportami: ....

....

....

....

Po sprawdzeniu znaków, znajdujących się na częściach wycofanych, zbadaniu przesłanych raportów i samych części wycofanych, Komisja uznała, że ....

....

....

Podpisy:

Wzór Nr. 4.
do §§ 6 i 7.

Przepisy o przedmiotach gwarantowanych
z zakresu Wydziałów Mechanicznych

Wzór protokółu o wysłużeniu terminu poręki przedmiotów wskazanych w pp. a, b, d i e (§ 6). Według tegoż wzoru sporządza się protokół o ujawnionych usterkach w gwarantowanych wagonach towarowych nie specjalnych (§ 7).

P r o t o k ó ł.

W dniu...Komisja w składzie:
....
....
....
....
....na podstawie dokonanych na miejscu oględzin stwierdziła
w..................... Nr..................... serji..................... dostarczon..................... przez
....
następujące uszkodzenia (usterki) ....
....
....
....
....

Na uszkodzonych częściach znaleziono znaki*) ....
....
....

W n i o s e k K o m i s j i

Ponieważ termin gwarancji na dostarczon.............. upływa dn. ....
więc zgodnie z warunkami zawartej z.............. umowy ....
obowiązan.............. jest ....
....
....
....
....

Podpisy:

*) Wpisywać należy tylko znaki przewidziane w warunkach Technicznych.

SPRAWY ZASOBOWE.

139.

Nr. VI/4/10420/31 z dnia 8 sierpnia 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy świec stearynowo - parafinowych dla P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy świec stearynowo-parafinowych. Jednocześnie tracą moc wydane warunki techniczne dostawy świec parafinowych i stearynowych dla P. K. P., zatwierdzone dn. 28.VIII.1929 r. i ogłoszone w Dzienniku Urzęd. M. K. w Nr. 22 z dn. 28-go listopada 1929 r. poz. 188.

Warunki techniczne dostawy świec stearynowo-parafinowych dla P. K. P.

Warunki ogólne dostawy, wygląd zewnętrzny świec.

Świece powinny być koloru białego dokładnie cylindryczne, z małym stożkiem u góry, gładzie z połyskiem, twarde, niełamliwe; przy uderzeniu jednej o drugą świece powinny wydawać dźwięk podobny do tego, jaki powstaje przy uderzeniu o siebie 2-ch kawałków suchego drzewa. Wzdłuż boku świece powinny mieć wklęsłą cechę „P. K. P.".

Wymiary świec.

Świece powinny mieć następujące wymiary: średnica 25 mm, długość bez stożka około 150 mm, wysokość stożka około 20 mm, 7 sztuk świec powinno ważyć ½ kg.

Materjał i własności knota.

Knot powinien być mocny, tkany płasko z czystej przędzy bawełnianej Nr. 16 bez wystających włókien pojedyńczych; knot powinien składać się z 21 nitek i w różnych miejscach na całej długości powinien mieć przekrój jednakowy nie mniej 1,5 mm². Knot powinien być należycie przepojony środkami utleniającemi (nasycony) i umieszczony ściśle po środku świecy.

Materjał palny.

Świece powinny być wyrobione ze stopu, zawierającego 25% czystej stearyny wolnej od tłuszczów neutralnych (olej kokosowy, łój i t. p.) i 75% czystej parafiny bez jakichkolwiek innych domieszek.

Badanie praktyczne.

Z dostarczonej partji wybiera się z różnych paczek 1% świec, najmniej jednak 5 świec; po uprzedniem zbadaniu knota należy ustawić je w spokojnem miejscu bez przewiewu i zapalić wszystkie równocześnie. Świece powinny płonąć spokojnie i równomiernie bez migania i skwierczenia, nie kopcić i świecić się jasno. Ilość materjału palnego, spalanego w ciągu jednej godziny, nie powinna przekraczać 10 gramów.

Knot powinien się spalać równomiernie wraz z materjałem świecy i nie pozostawiać resztek w postaci zwęglonej substancji.

Ilość płynnego materjału palnego u podstawy knota powinna być odpowiednia, t. j. powinna wypełniać wgłębienie całkowicie i nie wyciekać.

Świece, nieodpowiadające powyższym warunkom, nie mogą być przyjęte.

Próby laboratoryjne.

Z dostarczonej partji należy wybrać z różnych paczek 1% świec, najmniej jednak 5 świec; z nich trzeba przeznaczyć na próbę około ½ kg.

Wzięty na próbę materjał palny świec, po rozkruszeniu na drobne kawałki należy umieścić w 2-ch zalakowanych słoikach, z których jeden trzeba przechować, drugi zaś wysłać do laboratorjum chemicznego.

Każdy słoik powinien mieć zewnątrz nalepioną etykietę, a wewnątrz kartkę z podaniem zawartości słoika, firmy, daty wzięcia prób, oraz numeru zamówienia dostarczonej partji świec.

Analiza chemiczna ma za zadanie:

1) określić stopień czystości materjału przez rozpuszczanie go w terpentynie, alkoholu, eterze, dwusiarczku węgla, przyczem materjał nie powinien zawierać żadnych domieszek ciał obcych.

2) określić punkt topliwości materjału, powinien on wynosić najmniej 53° C.

3) określić ciężar właściwy materjału, który powinien wynosić najwyżej 0,95 przy 15° C.

4) określić zawartość stearyny i parafiny, których ilość powinna wynosić, jak wyżej (patrz „Materjał palny") z tolerancją ± 1%.

Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania pierwszej próby, na podstawie której materjał świec zabrakowano, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórną analizę z podwójnej już ilości świec; pobraną próbkę materjału świecy wagi około 1 kg., po dokładnem zmieszaniu i rozdrobieniu na równe kawałki, umieszcza się w 3-ch zalakowanych słoikach, zaopatrzonych zewnątrz i wewnątrz w odpowiednie etykiety; z tych jeden słoik przechowuje się, dwa pozostałe zaś przesyła się do 2-ch laboratorjów.

Przyjęcie dostarczonej partji świec zależne jest wtedy od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2 laboratorjach; w przeciwnym wypadku, w razie ujemnych wyników chociażby jednej analizy, cała partja świec zostaje odrzucona, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. N. 220.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56828. 9.IX.31. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł.

Cena poszczególnego numeru 50 gr.